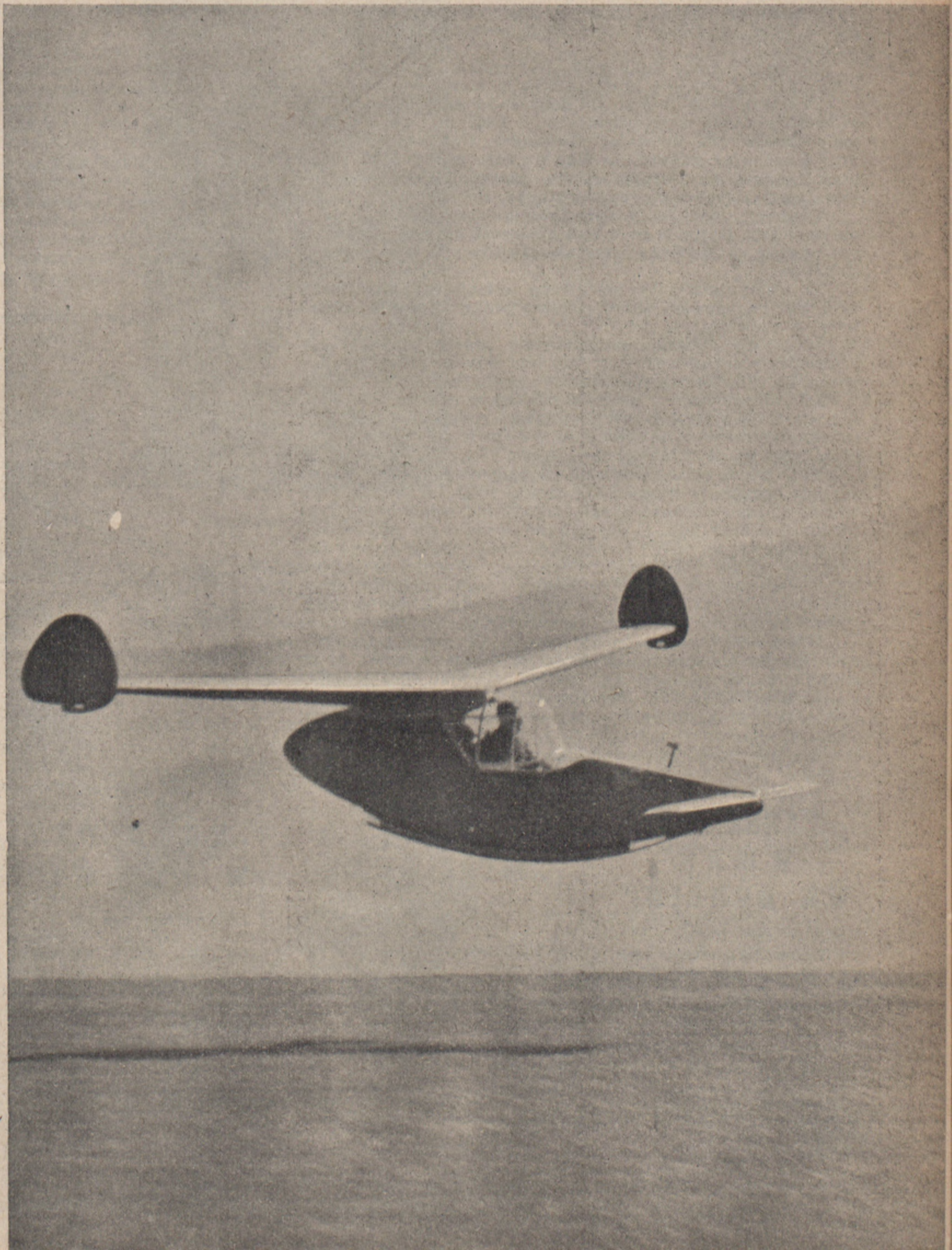
SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV Nr 17 (149)

19—26 KWIETNIA 1949



OPERACJA BERLIŃSKA



Na lotnisku Leuenberg pułk bazował zaledwie trzy dni. Front przesuwał się szybko na zachód i Dowództwo podciągało wszystkie siły jak najbliżej terenu działań bojowych.

28 kwietnia na Berlińlińskim odcinku frontu zaszły decydujące zmiany: wojska 1 Ukraińskiego i 1 Białoruskiego frontu zdobyły dzielnice Charlottenburg, Moabit. Schoneberg, Friedenau, Brunewald i Ruhleben i w rejonie Siemensstadt połączyły się ze sobą, dokonując tym samym całkowitego okrążenia berlińskiego ugrupowania przeciwnika.

29 kwietnia wojska radzieckie zdobyły 177 kwartałów w centrum miasta, dworzec Anhalt i dzielnicę Willmersdorf do Berlinerstrasse, biorąc w ciągu dwu dni do niewoli ponad 34 000 Niemców i zdobywając na ziemi m. in. 83 samoloty.

W tym samym dniu pułk „Warszawa“ przenosząc się z lotniska na lotnisko kontynuował działania bojowe.

29 KWIETNIA 1949 R. Od godz. 15.15 do 20.58 trzy pary samolotów Jak-9 z wysokości 700 i 1 200 metrów dokonywały rozpoznania umocnień obronnych, linii komunikacyjnych i ruchu na szosach, na tyłach wroga w rejonie: Lebenberg, Lindow, Neu-Ruppin, Kiritz, Rhinow i Fehrbellin, fotografując jednocześnie najważniejsze obiekty.

Grupami po 4 Jak-9 pułk osłaniał naloty szturmowe 3 pułku, który grupami po 4 Ił-2 atakował pozycje wroga na p'n.-zachód od Berlina w rejonie Bredikow — Wagenitz — Zahntune.

W ciągu dnia pary myśliwców osłaniały transportowe Li-2, które przewoziły skład osobowy pułku na trasie Lebenberg — Welefantz.

W rejonie działania szturmowców napotkano 4 FW-190 i odrzutowy samolot Me-262. Odparto trzy ataki myśliwców wroga na szturmowce nie ponosząc żadnych strat.

Do szturmowców i naszych maszyn w rejonie celu wiodły ogień dwie ciężkie baterie artylerii przeciwlotniczej.

Zachmurzenie 3 — 4 balle, o podstawie chmur na wysokości 1 200 m. Widzialność 6 — 7 km.

Nasi piloci widzieli już nie raz niemieckie odrzutowce. W tym okresie w jednostkach frontu były już szczegółowe opisy tych samolotów i znano metody ich zwalczania. Tym niemniej jednak fakt, iż Me-262 nie ośmielił się zaatakować szturmowców, że uciekł z pola boju nie próbując nawet nawiązania walki, był żywo dyskutowany. Ważniejsze jednak były wiadomości z frontu. Wieczorem cała jednostka zbierała się wokół sztabu, by posłuchać ostatnich wiadomości. Najciekawsze zaś były te z „naszego frontu“ z Berlina.

Dzień następny był bardzo gorący dla naszych myśliwców. Znowu przeciętna ilość lotów na pilota osiągnęła cyfrę 3. Zadania były ciężkie i „Luftwaffe“ usiłowała stawiać opór.

30 KWIETNIA 1945 R. Od godz. 7.05 do 19 55 trzema parami Jak-9 pułk dokonywał rozpoznania przegrupowań sił, rejonów koncentracji, dróg, odwrotu i umocnień obronnych w rejonie Neu-Ruppin, Wüsterhausen i Rhinow.

Od 7.26 do 15.10 grupy po 2 — 4 Jak-9 osłaniały patrolowaniem nacierające wojska I Armii WP w rejonie Pautzin, Kuhorst, Königshorst.

W czasie 10.05 — 10.15 dyżurna para startowała, by nie dopuścić do lotniska pary Me-109, która pojawiła się w rejonie bazy pułku.

Od 11.35 do 18.15 grupy po 2 — 3 Jak-9 osłaniały wyprawy szturmowe 3 pułku, który grupami po 4 Ił-2 atakował cele naziemne na szosie Neu-Ruppin — Wildberg.

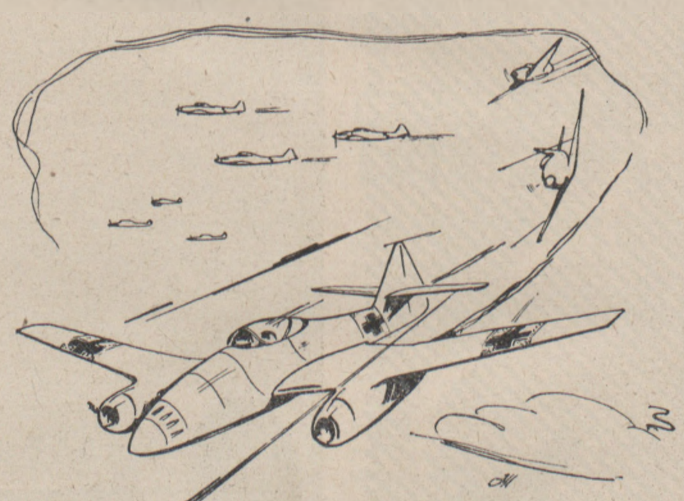
W ciągu dnia napotkano 6 FW-190 i 2 Me-109. Trzy baterie lekkich dział przeciwlotniczych ostrzeliwały nasze myśliwce w rejonie na północ od Friesack.

Kpt. pil. Lisiecki trafiony pociskiem artyleryjskim lądował przymusowo nad jeziorem Liume (8 km na płd.-wsch. od Bernau). Samolot rozbity, pilot żywy.

Zachmurzenie 7 — 9 ballów o podstawie chmur 1 000 — 1 200 m. Widzialność 5 — 7 km. Miejscami przelotne deszcze i burze.

Wieczorem tego dnia radio moskiewskie podało do wiadomości o zdobyciu miasta Zehdenick, Brandenburga i Lindow. W Berlinie zdobyto budynek Reichstagu, poczty głównej, ministerstwa spraw wewnętrznych, oczyszczono od Niemców szereg dzielnic i zdobyto 300 kwartałów w centrum miasta. W ciągu 29 i 30 kwietnia zniszczono 208 czołgów i zestrzelono 105 samolotów.

Było to w przeddzień międzynarodowego święta solidarności robotniczej, w przeddzień 1 maja. Piloci „Warszawy“ postanowili na cześć święta strącić przynajmniej jednego Focke-Wulfa. Zadanie było tym trudniejsze, że piloci niemieccy po pierwszym ataku zazwyczaj uciekali w locie nurkowym lub kryli się w chmurach...



POLSKIE SKRZYDŁA NAD ATLANTYKIEM

Jest noc z 7 na 8 maja 1933 roku. Nisko nad falami południowego Atlantyku, tuż pod warstwą unoszącej się nad oceanem mgiełki, leci mała sportowa maszyna. W kabinie samotny człowiek w zwykłym spacerowym ubraniu przenosi wzrok z fosforyzujących tarcz przyrządów pokładowych na wąski pas między powierzchnią wody a warstwą mgły. Stanisław Skarżyński na RWD-5 spełnia swe życiowe marzenie: leci przez Atlantyk.

Gdy minionego dnia zakomunikował dyrektorowi filii linii „Aeropostal" w St. Louis o swym zamiarze, poczciwy Francuz zaniemówił na chwilę ze zdziwienia, a potem wybuchnął. Jak to? Na tej łupince, ze 120-konnym silniczkiem, bez sekstansu, bez radioaparatu, spadochronu, ani łodzi ratunkowej, lecieć 3 000 km przez ocean? To zupełne szaleństwo!

Lot Skarżyńskiego, mimo pozorów, był jednak doskonale przygotowany. Główna Wojskowa Stacja Meteorologiczna w Warszawie poczyniła wszelkie potrzebne obliczenia i badania co do siły i kierunku wiatru oraz wysokości, na jakiej należy lecieć na różnych częściach trasy. Uwzględniono wszystkie czynniki, jakie mogły mieć ewentualny wpływ na przebieg lotu. Zasięg specjalnie przystosowanego do długich przelotów samolotu SP-AJU, wynoszący 4 800 km, zapewniał możność osiągnięcia lądu, nawet w wypadku zniesienia przez burzę czy omyłki w nawigacji.

Dyr. de Vieux zgodził się pełnić obowiązki komisarza sportowego, zaplombował barograf i wszystko, na co dało się założyć plombę, wreszcie życzył powodzenia w tym szaleńczym przedsięwzięciu. Teraz Skarżyński znajduje się 300 km od brzegu. Czuje, jak mimo ogromnego napięcia nerwowego ogarnia go senność. Stara się jej nie poddawać i stale wynajduje jakieś zajęcie: to przepompowywuje ręczną pompką benzynę z dolnego zbiornika do górnych, znajdujących się w skrzydłach, to oblicza swe przypuszczalne położenie, wreszcie gryzie czekoladę, co znakomicie zwalcza zmęczenie. Tak mijają minuty, kwadranse i godziny nocy.

Świt dnia 8 maja zastaje Skarżyńskiego na wysokości 2 500 m, nad kłębowiskiem cumulusów. Około godziny 10 zmęczony wzrok pilota pada na małą wyspę, na trasie lotu. To pierwszy zwiastun lądu brazylijskiego — wyspa Roche St. Paul. Hurra! Obliczenia dokonane w Warszawie przez naszych meteorologów okazały się absolutnie ścisłe. Kierunek utrzymany jest co do kilometra!

I znów samolot leci wśród białych cumulusów, przez które zrzadka widać poprzecinaną spienionymi falami powierzchnię oceanu. W miarę zbliżania się do celu, dotychczas spokojnego i opanowanego pilota zaczyna ogarniać zdenerwowanie i obawa, żeby tylko na tych ostatnich kilometrach — kiedy już właściwie lot nad Atlantykiem jest skończony — nie nawalił silnik. Uszy niespokojnie wsłuchują się w rytm silnika a oczy nieustannie kontrolują wskazania przyrządów. Na szczęście obawy są płonne — około godz. 16 Skarżyński dostrzega wśród chmur ciemną

Szesnaście lat temu na upalnej ziemi brazylijskiej wylądował maleńki polski samolot. Pilotem, który wysiadł z kabiny po morderczym 20-godzinnym locie przez południowy Atlantyk — był Stanisław Skarżyński.

Lot ten i postać Skarżyńskiego wspominamy dziś dlatego, aby opowiedzieć naszym najmłodszym Czytelnikom o chwale polskich skrzydeł. Starsi — jeszcze raz niech odczują owe radosne bicie serca na dźwięk słowa „Zwycięstwo", które polski lotnik odniósł w walce z oceanem.



Stanisław Skarżyński

smugę: wybrzeże brazylijskie. Przelot Atlantyku na najmniejszym samolocie, jaki kiedykolwiek latał na takim dystansie, został dokonany. Polskie nazwisko zostało dziś wpisane na listę tych najdzielniejszych i najwytrwalszych — pogromców Atlantyku!

Trasa lotu z Europy do Ameryki Południowej



Ponad Natalem i Pernambuco leci RWD w stronę lotniska Maceio. O godz. 19.30, po 20 i pół godz nach transatlantyckiego lotu, wychodzi Skarżyński na zdrętwiałych nogach z kabiny. Podchodzi do personelu lotniska, przypatrującemu się z zaciekawieniem malutkiemu samolotowi, nawiązuje rozmowę. Pada pytanie:

— A skąd pan leci?

— Ostatni start z St. Louis du Senegal.

— Coooo? — Kierownik miejscowej radiostacji patrzy podejrzliwie na twarz niskiego cywila, potem na maszynę, potem znów długo na pilota, znowu na maszynę, wzrusza ramionami i... wraca do swej kabiny. Reszta personelu spogląda trochę drwiąco na Skarżyńskiego.

— Niedobrze — myśli on — okazuje się, że tym Amerykanom już doprawdy niczym nie można zaimponować. Kieruje się w stronę budynku lotniska, gdy z budki radiowej wypada radiotelegrafista, wymachuje depeszą i krzyczy:

— To prawda, zgadza się — te same znaki rejestracyjne na samolocie.

Okazało się, że dostał wiadomość o starcie, ale wbił sobie w głowę, że to musi być wielka maszyna transatlantycka. Kiedy zobaczył erwudziaka i usłyszał, że przelatuje z St. Louis, był przekonany, że pilot kpi sobie z niego.

Zdziwienie, innego tylko rodzaju, wzbudza Skarżyński 3 dni później w Rio de Janeiro. Po wyjściu z kabiny na tamtejszym lotnisku zaczyna się zastanawiać, co też zrobił niewłaściwego, że wszyscy mają takie zdziwione miny. Naraz pośród słów powitalnych słyszy pytanie, które go elektryzuje:

— Dlaczego pan przyleciał nieubrany?

To dlatego te zdziwione miny — myśli — i z przerażeniem szuka braków w swej garderobie. Nie znajdując nic, pyta z niepokojem:

— Jak to nieubrany?

— No, wyobrażaliśmy sobie, że będzie pan ubrany tak, jak ta pani — i wskazują mu groźną lotniczkę w kombinezonie, kominiarce, okularach itp.

3 582-kilometrowym lotem swym zdobył Skarżyński międzynarodowy rekord odległości na samolocie lekkim II kategorii (do 450 kg). FAI nagrodziła go za to w 1936 r. medalem Blériota. Lot jego miał przy tym olbrzymie znaczenie propagandowe dla licznej Polonii brazylijskiej. Gdy przyleciał z Polski samolot polskiej konstrukcji, bijąc przy tym rekord światowy, obudziła się wśród zwątpiałych wychodźców duma narodowa, poczuli się na nowo Polakami.

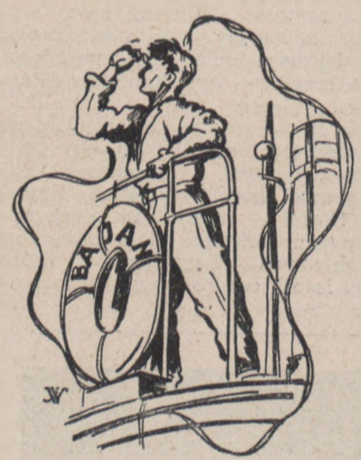
* * *

Ppłk. pilot Stanisław Skarżyński zginął śmiercią lotnika w obronie Anglii. Powracając z nalotu na Niemcy, próbował jako I pilot przeprowadzić swego Wellingtona przez morze Północne. W odległości 200 km od brzegu zgubiły jego ślad stacje goniometryczne. Żywioł, ujarzmiony niegdyś na polskim samolocie, zemścił się na polskim bohaterze.

Rajmund Szubański

LOT

A. GARKUSZA



Na brzegach — lasów pożar:
Jesiennych liści blaski...
Miga nam przystań „Babi Jar"
I przystań „Sierogłazki".
A Wołga pachnie tak świeżo
arbuzem nadłamanym...
I tnie Wołgę, jak nożem,
na bok przeładowany,
„Bajan" — wesołe imię
i statek doskonały.
Wzdłuż stromych brzegów płynie
„Bajanem" urwis mały.
W kotłach ryczy, dudni para,
lecz chłopak nie tchórzliwy...
Hej, podśpiewuje palacz
i czesze ognia grzywę.
Ryczy i buszuje ogień,
pot słony spływa na oczy.
Skończył pracę i pokładem
wolno, spokojnie kroczy.
Stoi nad burtą schylony —
usta wiatru łaknące —
z oczu spadają zasłony...
W blasku oślepiającym
żarem białym i płynnym
iskrzy się Wołga i złoci,
niby rozmachem silnym
skrzydła rozpięte w locie.
Zdjął czapkę z głowy spoconej
i patrzy długo przed siebie,
jak szyja czajki szalone
niebo i Wołgę ściegiem.
Wtem nad Wołgą ptak przepłynął
w mgłę wtajał bezszelestną;
Marynarz rzekł: „Aeroplan"
i bardzo głęboko westchnął.
Być może w tej właśnie chwili,
gdy statek Wołgą płynie,
sny śmiałe się narodziły
o skrzydłach, locie i czynie.
Po rzece życia dopłynął
do pułku, w Kunawino
dowódca wstał zza stołu
— Kto Was tu do nas skierował?
Spojrzał przybyszowi w oczy,
(wzrok miał ostry jak brzytwa)
— Towarzyszu Komisarzu:
    ja chcę latać...
    Przyjmijcie...

* * *

Hucząc potężnymi silnikami,
pod błękitu ogromną niecką,
eskadry płyną nad równinami
wzmacniając Rosję radziecką.
Ponad gąszczem luf białych pni lecisz —
klucz łabędzi jak struna skrzypki,
a niebo jak szkolny zeszyt:
deszcz drobny; wiosenny, szybki
pokreślił je skośnymi liniami.
Nie śmigniesz ptakiem chyżo i wartko —
Tyś uczeń — tylko pilot zna stery...
Lecz z każdą nową zapisaną kartką
twardszy wzrok i pewniejsze litery...

* * *

W chmury wgryzając się wiertłem,
ku słońcu wprost — przebojem!
Ziemia skinąwszy lasami
dzieli zenit na dwoje.
Nurkuje, skręt wiąże ciasny —
jest racą i wybuchem...
Ptak z tysiąc pierwszej baśni
leci do góry brzuchem!
W dole chatki, błyski okien
i nieuczesane strzechy.
Tam dziewczęta bystrookie
i bosonogie smyki,
głowy zadzierają śmiało
„Patrz maszyna niebo orze!"
Czarno-ryżo-blond i biało...
Kołysze się loków morze —
Gdzie wśród Was, chłopcy, Gastello?
Gdzie jest Pola Osipienko?
Muskając lekko obłoki,
lecieć w górze jak ciepły wiatr
iskry krzesząc w niebie wysokim,
by po jasnej drodze szli w świat!

(c. d. n.)

FELIETON NIELOTNICZY

CHŁOP I ROBOTNIK

Jest na Dolnym Śląsku, w powiecie grodkowskim niewielka wioska — Kopice. Dawniej należała do hrabiów. Dziś mieszkają tam repatrianci zza Bugu. Wioska żyła biednie. Gospodarstwa były zniszczone, brakowało koni do obróbki ziemi. Wielką pomocą dla Kopic była spółdzielnia. Przy spółdzielni powstał ośrodek maszynowy. W krótkim czasie ośrodek otrzymał potrzebne maszyny rolnicze. Brakło jednak siły pociągowej — potrzebne były traktory.

Znaleziono je gdzieś na polach, ale były popsute — wymagały remontu. Spółdzielnia nie posiadała warsztatów ani potrzebnych pieniędzy.

Jak wybrnąć z sytuacji? Własne siły tu nie wystarczały. Potrzebna była pomoc.

I pomoc się znalazła. Przynieśli ją robotnicy z huty „Batory". Przyjechali — przywieźli tokarnię, wiertarkę, aparat do spawania, kuźnię polową, materiały elektrotechniczne, narzędzia, żelazo, stal—i warsztat był gotów. Wszelkie naprawy wykonywano na miejscu. Robotnicy „Batorego" zebrali porozbijane traktory i wyremontowali je u siebie.

Na wiosenny siew pięć odremontowanych kopickich traktorów wyjechało w pole. Na tym nie koniec. Robotnicy wyremontowali jeszcze centralne ogrzewanie w Domu Ludowym i ofiarowali szkole radioodbiornik.

Faktów takich mógłbym wyliczyć wiele.

Tak robotnicy pomagają chłopom nie tylko w ich pracy, ale przyczyniają się poważnie do szerzenia kultury i oświaty wśród ludności wiejskiej.

Ta przyjazna pomoc i braterska współpraca robotników i chłopów ogarnia cały nasz kraj.

W tej chwili czynnych jest 1 423 technicznych drużyn robotniczych, które w wolnym od pracy czasie pomagają mieszkańcom wsi.

Lecz na tym nie kończy się pomoc robotnicza. Wszędzie akcja pomocy technicznej połączona została z pracą kulturalno-oświatową. Fabryczne zespoły świetlicowe wyjeżdżają na wieś, dają przedstawienia, urządzają koncerty, mówcy wygłaszają odczyty itd.

Cała ta pomoc dla wsi to jeden z przejawów sojuszu robotniczo-chłopskiego, więzi, jaka zacieśnia się między pracującym chłopem i robotnikiem.

Wieś w miarę możliwości odpłaca się miastu wzmożoną pracą na roli przy pomocy traktorów, naprawionych przez robotników, przez wykonywanie planu obsiania ugorów, przez pomoc w akcji „H". Praca rolnika daje robotnikowi w mieście gwarancję, że nie zabraknie mu artykułów żywnościowych: płodów rolnych, chleba, mięsa, mleka, masła itd. Wzmożona praca chłopów zapewnia szybkie zlikwidowanie przejściowych trudności i niedostatków, które jeszcze istnieją.

Oprócz tego wiele spółdzielni Związku Samopomocy Chłopskiej uchwaliło na walnych zebraniach urządzić kolonie letnie dla dzieci robotników.

Chłopi zaczynają interesować się życiem robotników i organizują wycieczki do fabryk i zakładów pracy. Chłopi zrozumieli już dawno, że działanie w jedności przynosi o wiele więcej pożytku. Jeśli kilkunastu czy kilkudziesięciu coś zacznie robić wspólnie, to i robota idzie daleko szybciej i wyniki pracy są lepsze. Zjednoczyli się przeto zaraz po wyzwoleniu naszego kraju w Związku Samopomocy Chłopskiej. Związek ten organizował pomoc dla najbardziej potrzebujących tej pomocy chłopów, rozdzielał wielomiliardowe kredyty, jakie dawało państwo dla wsi, brał aktywny udział w organizowaniu osadnictwa rolnego w województwach zachodnich. Związek pomagał w organizowaniu spółdzielczości, mechanizacji i elektryfikacji wsi.

Trzeciego kwietnia zjechali się chłopi — delegaci z całej Polski na III Krajowy Zjazd Związku Samopomocy Chłopskiej. Byli starzy i młodzi gospodarze, chłopi mało lub średniorolni, były także kobiety. Każdy reprezentował jedną gminę, a gmin mamy w kraju aż trzy i pół tysiąca!

Byli wśród nich członkowie PZPR, ludowcy i bezpartyjni. Po 3 dniach obrad Kongres uchwalił deklarację, w której zawarte są cele ZSCh i jego podstawy organizacyjne. Jest w niej mowa o sojuszu z robotnikami, o tym, że nastąpi w jak najkrótszym czasie rozwój gospodarczy i polityczny wsi, o roli, jaką ma odegrać ZSCh w walce z ciemnotą, w walce o rozwój oświaty i kultury na wsi, o tym, że Związek będzie okazywał (co Was bezpośrednio dotyczy) pomoc ZMP i hufcom Powszechnej Organizacji „Służba Polsce".

Chłop stał się czynnym współtwórcą i budowniczym Polski Ludowej — powiedział na Zjeździe Prezydent RP Bolesław Bierut.

Wzrost świadomości chłopów, zrzeszonych w Związku Samopomocy Chłopskiej, doprowadza do jak najszybszego rozwoju wsi i do dobrobytu.

O CEBULI SALAMANDRACH I LATANIU

Spotkałem przypadkowo na ulicy Janka, mego starego kolegę szkolnego. Szedł szybko i nucił jakąś wesołą piosenkę.

— Serwus stary, nie poznajesz? — zapytałem i „przepisowo" huknąłem go w ramię.

— Oczywiście, poznaję! — odrzekł Janek i zapytał:

— Cóż u ciebie słychać? — Nic? To źle. Ja wracam właśnie z cebuli. Najgorsze było to piekielne krzesło Baranyi'ego, ale — dałem radę. Byłbym wpadł szpetnie, cały pokój wirował mi przed oczami, ale — tu dumnie wypiął pierś — nie chwiałem się zbyt długo, tylko 10 sekund.

W miarę tego jak Janek mówił zamieniałem się cały w słuch i... zupełnie zgłupiałem.

Przybierając skupiony wyraz twarzy, rzekłem troskliwym tonem:

— No, ale teraz chyba już dobrze się czujesz?

Janek odpowiedział jak Sfinks (o ile w ogóle Sfinks mówił):

— Tak, teraz już czuję się dobrze, ale co przeszedłem, to przeszedłem — maglowali mnie przez bite pięć godzin bez przerwy!

Uśmiechnął się ironicznie i odchrząknąwszy, rozpoczął wykład:

— Jak ci zapewne wiadomo, jestem pilotem szybowcowym drugiego stopnia (nic mi nie było wiadomo). W zeszłym roku byłem wysłany przez „Służbę Polsce" na szybowisko, gdzie ukończyłem kurs pilotażu ślizgowego.

— No tak, ale co to ma wspólnego z cebulą?

— Nie przerywaj, laiku — wypalił twardo Janek — dojdę powoli do cebuli. Na niczym się nie znasz, więc słuchaj pilnie co mówi do ciebie stary pilot (byłbym go chętnie obił, ale postanowiłem wytrzymać do końca).

— Powąchałem przez te sześć tygodni latania — ciągnął dalej Janek — nabrałem sił i zdrowia i opalony na murzyna wróciłem do domu. Nie myśl teraz bracie, że na jesieni i w czasie zimy nic nie robiłem. Zapisałem się do aeroklubu i regularnie co parę dni latałem za wyciągarką. Czy wiesz poco?

— Naprawdę nie wiem — jęknąłem — a z tą wyciągarką to ja też nic nie rozumiem.

— To źle chłopie. Ale powiem ci, poco trenowałem w aeroklubie: po prostu, żeby nie wyjść z wprawy i w czasie tego lata wyróżnić się na kursie żaglowym „Służby Polsce". W maju jadę znów latać na sześć tygodni! Wyciągarka zaś, to taka maszyna do „windowania" szybowca z ziemi na żądaną wysokość.

— A... cebula? — bąknąłem.

— Doszliśmy do sedna, mój staruszku. „Cebula" — to jest taki lotniczy skrót nazwy Centralnego Instytutu Badań Lotniczo-Lekarskich, skąd właśnie wracam po badaniach. Przyjechałem do Warszawy na koszt „Służby Polsce" z Pułtuska i dziś jeszcze wracam do domu.

— I tak cię w tej „cebuli" męczyli?

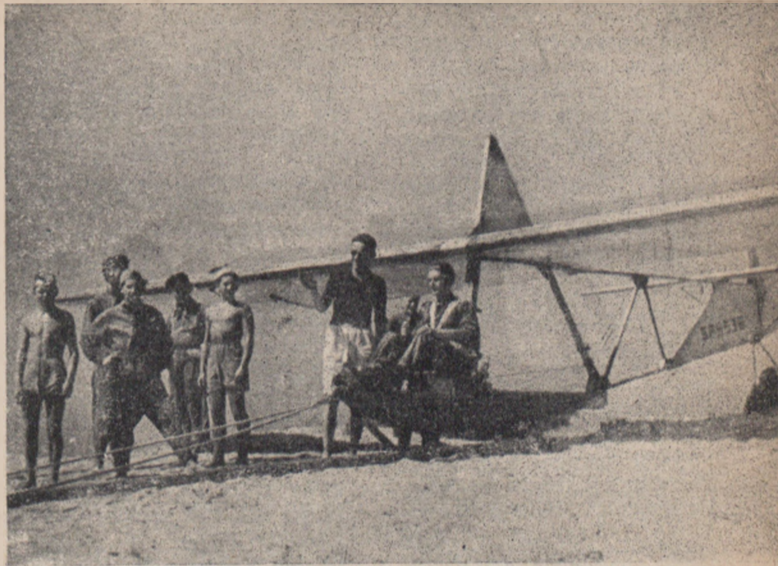
— No nie, tak źle to nie było! — zaśmiał się Janek. Zostałem po prostu dokładnie zbadany przez kilkunastu lekarzy — specjalistów lotniczych. Powiadam ci, nic się przed nimi nie ukryje! Najgorsza była wizyta w gabinecie laryngologa — tam jest to słynne krzesło Baranyi'ego. Służy ono do zbadania zmysłu równowagi i wcale nie jest takie straszne, jeśli ci nic nie brakuje. Badał mnie poza tym lekarz-neurolog (ten od nerwów), wewnętrzny, okulista i paru innych. Każdy pilot przechodzi takie badania.

— No i co?

— Jestem zdrów jak ryba i nadaję się do latania. Pomyśl stary, wszystko już mam za sobą: badania lekarskie, komisję mandatową, wszelkie egzaminy, a przed sobą — widzę tylko szybowisko, „Salamandry", „Komary" i... może „Muchy".

— Czyś ty zwariował? Jakie salamandry?

— Nie denerwuj się, wszystko ci wytłumaczę (usiedliśmy na ławce w skwerku). W zeszłym roku na kursie pilotażu ślizgowego latałem na szkolnych szybowcach typu „Patyk" i „ABC", a w tym roku będę latał na szybowcu już doskonalszym. Nazywa się on właśnie „Salamandra", należy do



kategorii szybowców przejściowych, poza tym jest polskiej produkcji i zna go cały niemal świat.

Byłem naprawdę oszołomiony i... zacząłem Jankowi zazdrościć. Jasio ciągnął zaś dalej:

— Teraz już się nie martwię. Jadę do domu, poczekam jeszcze kilkanaście dni na wezwanie z Komendy Powiatowej „Służby Polsce", a potem z rozkazem wyjazdu w kieszeni — jazda na szybowisko!

Poczułem, że zadroszczę Jankowi z całego serca.

* * *

Historia ta nie jest zmyślona. Janek istnieje naprawdę i za parę dni pojedzie na szybowisko żaglowe Powszechnej Organizacji „Służba Polsce". Może to będzie Jeżów, może Pinczów, a może — Żar. Przez sześć tygodni będzie się szkolił w pilotażu żaglowym, będzie latał na „Salamandrze" czy „Jeżyku" i pozna — co to latanie naprawdę.

Kolego Janku — pomyślnych wiatrów!

Jerzy Zarębski

BADANIA LEKARSKIE W CIBLL

W porozumieniu z Centralnym Instytutem Badań Lotniczo-Lekarskich i na podstawie Rozporządzenia z dnia 27 maja 1938 r. (Dz. U. R. P. Nr 44 z 1938 r., poz. 365) zarządzam:

instruktorzy sportowi, piloci motorowi i piloci szybowcowi zatrudnieni lub zrzeszeni w Aeroklubach Regionalnych i w Szkole Szybowcowej „Żar" obowiązani są odbywać badania lotniczo-lekarskie w Centralnym Instytucie Badań Lotniczo-Lekarskich w Warszawie, ul. Wawelska 7.

Od daty niniejszego zarządzenia piloci tak motorowi jak i szybowcowi, nie posiadający ważnego orzeczenia z CIBLL, stwierdzającego zdolność fizyczną i psychiczną pilota, nie będą mieli prawa wykonywania lotów.

Badania odbywają się w Centralnym Instytucie Badań Lotniczo-Lekarskich codziennie, prócz niedziel, świąt i sobót.

Od 1 lipca do 15 września 1949 r. Centralny Instytut Badań Lotniczo-Lekarskich będzie nieczynny.

Wobec powyższego piloci, którym termin badań lekarskich kończy się w tym okresie, winni poddać się badaniom lekarskim przed 1 lipca 1949 r.

Skierowania na badania wydaje Departament Lotnictwa Cywilnego, Warszawa, ul. Hoża 39, na podstawie zgłoszeń wystawionych przez Aerokluby Regionalne i Szkołę Szybowcową „Żar".

Ze względu na to, że Centralny Instytut Badań Lotniczo-Lekarskich bada nie tylko personel latający sportowy, ale i wojskowy, jak również personel lotniczy Polskich Linii Lotniczych „Lot", na badania lekarskie Aerokluby Regionalne i Szkoła Szybowcowa „Żar" nie powinny wysyłać więcej niż dwóch kandydatów dziennie.

Dyrektor Dep. Lot. Cyw. MK

Inż. K. Jagoszewski

CZŁOWIEK WIELKIEGO LOTU

ILJA BARU

Mówią, że można odgadnąć zawód człowieka według otaczających go przedmiotów.

W pokoju — czarny, błyszczący jak lustro, fortepian, na nim nuty: Czajkowski, Beethoven, Liszt, Rachmaninow, Chopin. Na ścianach obraz Miasojedowa, pejzaż Polenowa i jeszcze jeden olejny pejzaż; ten ostatni mniejszy nieco od pozostałych wygląda znacznie skromniej — bez ramy, w lewym rogu dwie literki, inicjały artysty: „ASz-82". Inicjały te nic nie mówią największemu nawet znawcy malarstwa. Poza tym zwraca uwagę duża ilość literatury z teorii szachów: Podręczniki Nienarokowa, Euwe, starannie ułożony stos czasopism „Szachy w ZSRR".

Gdybym z góry nie wiedział kto mieszka w tym mieszkaniu, gdybym znalazł się tu przypadkowo pomyliwszy się np. o piętro, sądziłbym raczej, że gospodarzem jest muzyk, artysta malarz albo mistrz szachów.

Wątpliwości moje wzrosłyby prawdopodobnie jeszcze, gdybym zobaczył tego człowieka za sztalugami gdzieś na brzegu rzeki: oto okazuje się, że nie tylko kolekcjonuje obrazy mistrzów, ale i sam maluje; gdybym zobaczył go nad szachownicą, jak zajrzawszy w czasopismo przesuwa konia z pola b1 na c3, marszczy czoło: widać, że ruch ten nie wydaje mu się najlepszy. Człowiek ten nie „bawi" się szachami — poważnie studiuje teorię; a potem gdybym go zobaczył przy fortepianie i usłyszał wspaniałe dźwięki „Apassionaty" — być może przygotowuje się do koncertu i już tutaj u siebie w domu wyobraża sobie widownię i światła lamp, odbijające się w czarnym lustrze fortepianu...

Człowiek ten nigdy nie występował publicznie na koncertach, nigdy nie brał udziału w turniejach szachowych, obrazów swoich nigdy nie demonstrował na wystawach malarskich. I chociaż lubi malarstwo, zna je i ceni jak artysta, któremu znane są tajniki powstawania najróżniejszych tonów i kompozycji barw— dwie literki w lewym rogu obrazu, który wisi w jego gabinecie, nic nie-mówiące znawcy sztuki, mogą dzięki skojarzeniu zdradzić imię autora lotnikowi, inżynierowi lotniczemu czy mechanikowi.

Człowieka tego przyroda obdarzyła wieloma talentami; mógłby być muzykiem, artystą malarzem, championem szachowym. Lecz ze szczególną szczodrością obdarzyła go przyroda ogromnym talentem konstruktora. Zaczął budować silniki lotnicze.

W gabinecie Arkadego Szwecowa stoi na stole makieta silnika. Silnik ten nazywa się ASz-82; w latach wojny piloci nasi i technicy nazywali go po prostu „osiemdziesiątym drugim".

Przypominam sobie, jak jednego jesiennego dnia czterdziestego czwartego roku oczekiwaliśmy na lotnisku powrotu grupy myśliwców. Samoloty wróciły bez strat i ze zwycięstwem — piloci strącili wtedy kilka Focke-Wulfów. W czasie kolacji przychodzi do kasyna inżynier pułku i podchodzi do stolika, przy którym siedział Bohater Związku Radzieckiego, kpt. gwardii Kostylew.

— No, Kostylew — mówi inżynier do pilota — podziękuj Bogu, a właściwie konstruktorowi „osiemdziesiątego drugiego", za to, że siedzisz jeszcze przy tym stoliku.

— A co z silnikiem?

— Nic nie wiesz? Przecież dwa kolejne cylindry masz przebite i mimo to dociągnąłeś do lotniska!

— Dwa cylindry — Kostylew pociera czoło. Taaak. Napiszę do konstruktora: „dziękuję towarzyszu-konstruktorze, że pomyśleliście o mnie i wyratowaliście mnie z nieszczęścia. Jeszcze parę Focke-Wulfów na tę intencję załatwię".

Takie listy otrzymywał często Arkady Szwecow w czasie wojny. Dużo piszą do niego i teraz. Piszą piloci bojowi, komunikacyjni, piloci maszyn sanitarnych, piszą ludzie, którzy sami w życiu nigdy nie latali, ale którzy dobrze wiedzą, że żyje i pracuje w kraju radzieckim wielki uczony i utalentowany konstruktor Arkady Szwecow. Chcą po prostu podziękować w swoim imieniu i w imieniu skrzydlatych swoich braci za jego pracę, wyrazić mu szacunek, życzyć sukcesów na przyszłość.

Zastałem Szwecowa w jego gabinecie, kiedy zajęty był przeglądaniem porannej poczty. Spoza stołu uniósł się wysoki, przystojny, siwy mężczyzna, który w postawie swojej, w ruchu szerokich ramion zachował siłę młodości, siłę którą odziedziczył po swoim dziadku — uralskim kowalu. Generał-lejtnant ubrany był w cywilny garnitur; w klapie marynarki złociła się gwiazda Bohatera Socjalistycznej Pracy. Mimo woli pomyślałem, że Szwecow udając się na jakieś uroczyste zebranie niemało na pewno musi tracić czasu, ażeby pod złotą gwiazdą Bohatera rozmieścić cztery ordery Lenina, dwa medale i jeszcze ciemno-czerwony znaczek delegata Rady Najwyższej ZSRR, a z prawej strony — Order Suworowa, Order Kutuzowa i trzy zaszczytne znaczki laureata Premii Stalinowskiej: dwa złote i jeden srebrny. Teraz zresztą do tych trzech znaczków doszedł jeszcze czwarty: niedawno specjalną uchwałą rządu Szwecow otrzymał za skonstruowanie silnika lotniczego dużej mocy Nagrodę Stalinowską I Stopnia...

Arkadiusz Szwecow przegląda pocztę. Są tu listy służbowe, są zaproszenia z kołchozów „Nowa Droga" i „Nowe Życie" na jakieś uroczystości, jest list z gratulacjami z Domu Dziecka. W liście tym gratulacje mieszają się ze słowami wdzięczności. Zainteresowało mnie: za cóż to dziękują dzieci konstruktorowi? Głupstwo: mieszkańcy Domu Dziecka żalili się kiedyś delegatowi, że mało jest u nich łóżek i że muszą sypiać na niewygodnych tapczanach. Dogadano się z dyrekcją fabryki, wykonano półtorej setki pięknych chromowanych łóżeczek, odesłano na właściwy adres — oto wszystko.

Sekretarz podaje Szwecowowi zapisaną ołówkiem kartkę papieru i uśmiecha się:

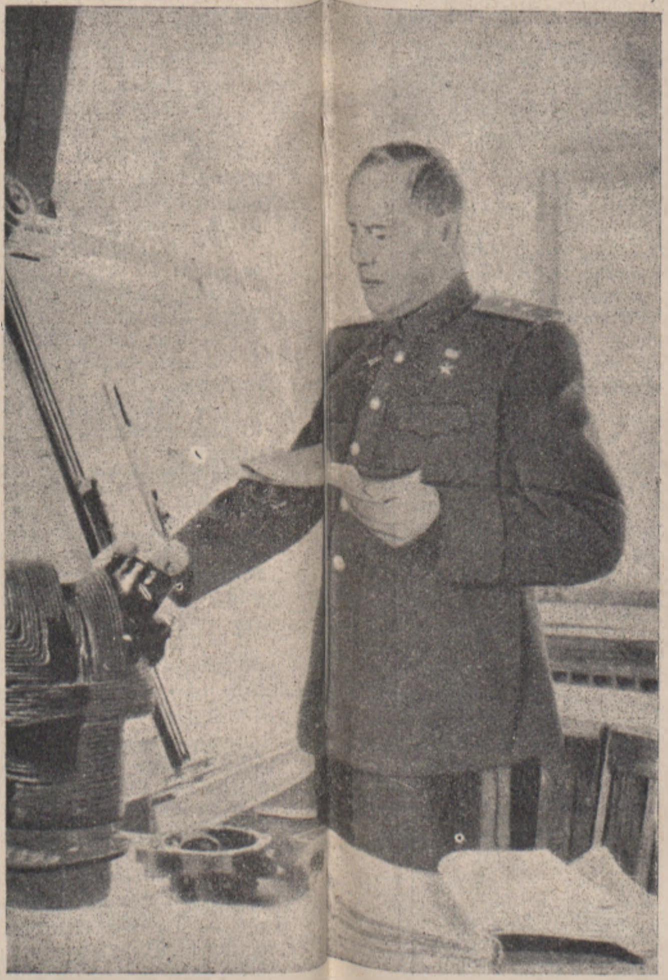
— Znów gratulacje. Pamiętacie Riazanowa?

Oto list w pełnym brzmieniu. Wart jest, by go przytoczyć w całości. List ten wyraża uczucia tysięcy ludzi.

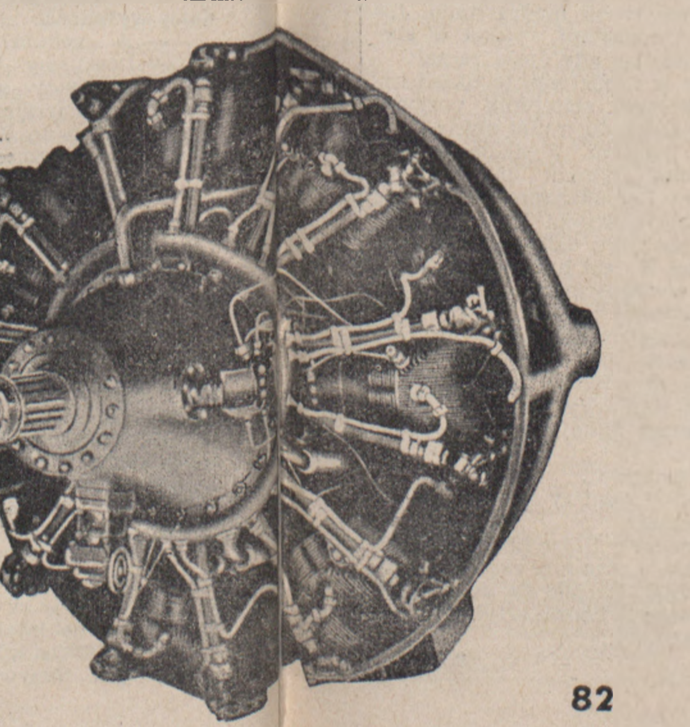
„Pozwólcie, towarzyszu Szwecow Arkady Dymitrewiczu, pogratulować Wam z okazji uchwały Rady Ministrów ZSRR o nadaniu Wam stopnia wojskowego generała-lejtnanta służby inżynieryjno - lotniczej i przyznania nagrody stalinowskiej. Dużo zrobiliście dla naszej Ojczyzny i dużo zdziałaliście dla swoich wyborców naszej Rady Gminnej i dla całego naszego narodu. Pozwólcie, towarzyszu Szwecow A. D., życzyć Wam dalszych sukcesów w owocnej pracy dla dobra naszej Ojczyzny, ażebyśmy byli jeszcze bardziej silni i żeby lotnictwo nasze było silniejsze od lotnictwa różnych bloków, i żeby lotnicy nasi latali dalej, wyżej i szybciej od innych.

Z szacunkiem dla Was

Riazanow".



Arkadiusz Szwecow



ASZ 82

Dalej, wyżej i szybciej od innych! W słowach tych zawarte jest marzenie i nakaz, wiara narodu w to, że tak będzie zawsze.

Arkadiusz Szwecow pieczołowicie przechowuje złoty zegarek z wygrawerowanym na kopercie napisem: „Pierwszemu Radzieckiemu Konstruktorowi pierwszego radzieckiego silnika". Od dnia, kiedy Szwecow otrzymał ten pamiętny podarunek, minęło prawie ćwierć wieku — cała epoka w historii budownictwa silnikowego. Pierwszy silnik Szwecowa M-11 służy Ojczyźnie do dziś, lecz jeszcze w 1925 roku, kiedy był dopiero w projekcie, konstruktor w myślach swoich i marzeniach widział już nową konstrukcję, która miała się pojawić dopiero za kilka lat. Tak było zawsze: twórcza myśl konstruktora wyprzedza czas, sięga w przyszłość i kreśli w niej zarysy nowych, doskonalszych, mocniejszych silników. A wszystko dla jednego celu— latać dalej, wyżej i szybciej od innych.

Prace nad nowym silnikiem trwają zwykle 3 — 5 lat, a nawet więcej. Dlatego w swoich obliczeniach konstruktor musi brać pod uwagę nie te typy samolotów, które istnieją obecnie, a te, które powstaną dopiero za kilka lat. Myśl tę Szwecow wyjaśnia w następujących słowach:

— Konstruktor prawie zawsze ryzykuje. Może przyjąć w swych obliczeniach zbyt dużą moc czy też zbyt małe wymiary silnika. To zawsze jest nęcące, lecz staje się niekiedy przyczyną niepowodzeń. Bardzo trudno jest „zmieścić" dużą moc w niewielkich wymiarach. Co chroni, a właściwie powinno chronić konstruktora przed pomyłką? Można to sformułować krótko w dwóch słowach: — intuicja twórcza!

W rozmowie z jednym z uczniów Arkadego Szwecowa—N. Maniurowem (warto zaznaczyć, że wszyscy pracownicy Biura Konstrukcyjnego Szwecowa, nawet niemłodzi już inżynierowie, nawet ci, którzy przyszli do niego już jako doświadczeni konstruktorzy — uważają się za jego uczniów) — przypomniałem sobie słowa Szwecowa. 13 lat temu, po ukończeniu technikum lotniczego Maniurowowi — jak sam mówi — udało się: dostał się „na naukę" do Szwecowa. Obecnie Maniurow jest jednym z przodujących pracowników biura konstrukcyjnego.

Maniurow mówi:

— Intuicja twórcza w budownictwie silników, to nie abstrakcyjne pojęcie. Arkadiusz Szwecow rozumiał te słowa jako umiejętność przewidywania. Jeśli chcecie wiedzieć moje zdanie, umiejętność przewidywania — to przede wszystkim talent. Samego talentu jednak mało. Doświadczenie — to prawa ręka talentu, wiadomości — lewa. Jestem, wiecie, tenisistą — jeśli użyć tutaj terminologii sportowej, można powiedzieć, że Szwecow opanował uderzenie z obu rąk. A jak pracuje! Lubi mówić o stalinowskim stylu pracy. Nie obawiajcie się — mówi — eksperymentów, lecz nie dajcie się także przez nie opanować. Szukajcie zawsze najprostszego rozwiązania najbardziej skomplikowanych zagadnień; nie rozpaczajcie, jeśli się coś nie uda: pięć razy nie wyszło — wyjdzie za szóstym razem. Nie obawiajcie się popełniania błędów, obawiajcie się nie przyznawać do nich! I tak we wszystkm, w rzeczach dużych i ważnych i w drobnostkach.

Wraz z Maniurowem obejrzeliśmy stację badawczą, gdzie nowe silniki Szwecowa przechodzą ostatnie próby fabryczne.

Maniurow poszedł ze mną w charakterze przewodnika, lecz szybko zapomniał o swojej roli. Bywał tutaj przed tym tysiące razy, lecz zachowywał się tak, jak gdyby znalazł się tu po raz pierwszy. Interesowało go wszystko. Wydawało się, że przy próbach tego właśnie silnika sprawdza dokładność obliczeń przeprowadzanych kiedyś w cichych salach biura konstrukcyjnego.

Robotnicy - montażyści, którzy starannie i troskliwie dopasowywali każdą najmniejszą śrubkę, stali milcząc przy hamowniach i z rozpaczą niemal patrzyli, jak bezlitośnie znęcają się nad ich silnikami. Pracownicy stacji doświadczalnej robią na ziemi to samo, co pilot w powietrzu. „Gnają" silniki na wszystkich obrotach — od minimalnego gazu aż do reżymu startowego; jak lekarz, wsłuchujący się w bicie serca chorego, schyliwszy głowę i lekko przymrużywszy oczy — starają się uchwycić najmniejszą niedokładność pracy.

Badanych silników jest wiele. Patrząc na nie trudno wyobrazić sobie cały proces ich powstawania, drogę, którą przeszły — od powstania pomysłu w głowie konstruktora, do chwili kiedy silnik już widzialny, słyszalny zagrzmi na hamowni. Ile w tym pracy setek i tysięcy ludzi: metalurgów i kreślarzy, tokarzy i kolejarzy; ile bezsennych nocy; ile spełnionych marzeń i zawiedzionych nadziei; ile wzruszeń, radości, zawodów, szczęśliwych minut i godzin — a wszystko tylko dlatego, aby latać dalej, wyżej i szybciej od innych!

Dziś człowiek już nie w marzeniach swoich, a na samolocie przenika do stratosfery, z ponaddźwiękową szybkością mknie nad morzami i lądami. Być może jednak, że już za dwa dziesiątki lat najszybsze samoloty współczesne stanowić będą dawną przeszłość lotnictwa, tak samo, jak teraz szybkość i osiągi samolotów pierwszych pionierów lotnictwa wywołują uśmiech politowania.

— Na pewno tak będzie — mówi do mnie Szwecow — na pewno. Zjawią się oczywiście silniki nowego typu. Właściwie przecież już dziś istnieją one.

— Ale takie oto (wskazuje ołówkiem na makietę „osiemdziesiątego drugiego", stojącą na stole) — nie tylko moje oczywiście a w ogóle silniki tłokowe będą żyły jeszcze długo. One nadają się do wszystkiego, pracy nad nimi jeszcze dużo! Trzeba powiększać ich pułap, przedłużać czas pracy, uwielokratniać moc. Gdzie granica tego wszystkiego? Wystarczy jeszcze dla mnie pracy!

Słuchałem słów Szwecowa i pomyślałem, że człowieka tego można by nazwać: człowiek wielkiego lotu — w dosłownym znaczeniu tego słowa i w przenośni. Nowy potężny silnik, stworzony przez konstruktora, unosi wysoko radzieckie samoloty — niesie je daleko (jeszcze wyżej, dalej i szybciej niż znakomite „osiemdziesiąte drugie"), lecz śmiała, twórcza myśl konstruktora leci w przyszłość z szybkością większą i w niepowstrzymanym locie wyprzedza to, co jeszcze wczoraj milionom ludzi wydawało się—szczytem doskonałości.

Tłum. z ros. A. W.

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Były „kroniki“ smutne, były i wesołe. Dzisiaj z dumą i radością oznajmiam na samym wstępie, że ta kronika jest radosną. Dlaczego? Dlatego, że górnicy z Pszowa pobili nowy rekord... w wydobyciu węgla? — zapytacie. Nie; w czasie lotu modelu szybowca. Ale co tu dużo opisywać. Górnicy mają głos. Oddaję pióro koledze Tytko, kierownikowi modelarni w Pszowie.

* * *

— Dzień 27 marca był dla mieszkańców Pszowa dniem nieprzeciętnym. Czwarta rocznica wyzwolenia naszej miejscowości przez Armię Radziecką wyjaśnia w zupełności tę nieprzeciętność, zaś liczne chorągwie były wyrazem świątecznego nastroju.

W modelarni CZZG przy świetlicy kopalni Anna ruch i ożywiona dyskusja. Trudno było się oprzeć prośbom i naleganiom modelarzy — „pójdziemy startnyć „Górnika". Moje tłumaczenia, że za miesiąc urządzamy wystawę, że modele musimy szanować, że.. itd. itd., zostały odparowane zgodnym i silnym postanowieniem górników, braci Kotala i Matuszka.

Już na godzinę 14 modelarze zgrupowali się na podwórzu u kol. Matuszka i z niecierpliwością czekali na odjazd. Po chóralnym — „naaaareszcie" — jazda na Srebrną Kępę. Po paru startach, z których najlepszy wynosił przeszło 10 min., zadecydowałem przeniesienie startu za stadion sportowy, gdzie odbywał się mecz piłki nożnej pomiędzy kopalnią Anna, a Polonią Niewiadom (dla miłośników tego sportu podaję wynik: 5:0). Na decyzję przeniesienia startu wpłynęło niekorzystne oddziaływanie pobliskiego lasu na loty modeli, który zmuszał modele do przedwczesnego lądowania.

W dziesięć minut po rozpoczęciu meczu, na stadionie zrobił się ruch. Wszystkie głowy jakby za pociągnięciem sznurka zwróciły się w kierunku błękitnego nieba i obserwowały, jak biało-czerwony „Górnik", niczym bocian, zataczał coraz to wyższe kręgi w kierunku Pszowa. Nad Pszowem model osiągnął około 1 000 m wysokości i nie przerywając krążenia oddalał się w kierunku zachodzącego słońca. Kotala z przejęciem powtarzał: „pieron już poszoł!". Pierwszy raz słyszałem, kiedy modelarz wypowiedział „pobożne" życzenie: „By mu się skrzydło złomało". Przy tej okazji niemało się też nasłuchał Wycisk, który zapomniał na modelu obok słów: „Łaskawy znalazca proszony jest o oddanie w świetlicy", dodać... w Pszowie. (!)

Model tymczasem stawał się coraz mniejszy i mniejszy, pozostał już tylko mikroskopijny punkcik, aż po 37 minutach i 42 sekundach zniknął nam z oczu.

Naprędce zorganizowana pogoń rowerowa była już w drodze. Poszedł w ruch i telefon. Dyżurny milicjant na posterunku Lubomia rozumiał nasze zmartwienie i raźby nam pomóc, ale cóż, był sam, więc nie mógł zejść z posterunku. W każdym razie przyrzekł pomoc w odnalezieniu modelu.

Po krótkiej naradzie i przestudiowaniu mapy, ruszyła druga grupa „pościgowców" w osobach Procka i Wyciska, żegnana przez starszego Kotalę: „pierona, ...bez modela się nie pokazujcie!".

Tymczasem w Pszowie z ust do ust poszło: „Widziołeś jak lecioł!"

Po upływie 3 kwadransów od wyruszenia drugiej grupy poszukiwaczy przed kościołem zatrzymuje się... sanitarka. Otwierają się tylne drzwiczki. Z wnętrza ukazuje się biało-czerwone skrzydło „Górnika", dalej kulawy lecz uśmiechnięty Szymura, no i „zarekwirowany" na czas pogoni — rower.

W parę minut później zjawia się Kotala młodszy — „pieron aż do Syryni zalecioł ...widziołech jak lądował ...było 10 po pół piąte". (Model wystartował o 15.25).

Zapowiedź ob. Włoczka o rekordowym locie jak i pokazanie modelu „Górnika" na scenie w czasie odbywającej się akademii ku uczczeniu 4 rocznicy wyzwolenia Pszowa, zostało przyjęte burzą oklasków.

Muszę nadmienić, że model leciał około 2 km nad lasem, co ujemnie wpłynęło na jego dalszy lot. „Górnik" wrócił z rekordowego lotu z lekkim uszkodzeniem skrzydła. Odległość przelotu odmierzona na mapie wynosi około 5 km.

Modelarze Pszowa wzywają wszystkich modelarzy do pobicia rekordu!

* * *

Pozostaje mi, jako odległemu obserwatorowi, życzyć wszystkim modelarniom takich wyników. Godzina i piętnaście minut, to przecież pół rekordu światowego. Mocno się cieszył jeden z naszych redaktorów, że wciągnie ten wynik do tabeli polskich rekordów, ale.. i tu właśnie gwóźdź całej sprawy. O ile nie było komisarza zatwierdzonego przez ARP, rekord pozostanie nieoficjalnym. Uwaga więc modelarze — na start tylko z komisarzami!

Tym niemniej wyczyn pszowskich górników i modelu „Górnik" należy do najlepszych w bieżącym roku sportowym.

Kto następny, proszę!

Obserwator.

KACZA HISTORIA

Trrrrr... trrrrrrrrr...

— Tutaj Rames, słucham.

— Na jutro przygotujcie dwu lub trzystronicowy felieton o kaczce — zabrzmiał w słuchawce głos Naczelnego.

— O kaczce??

— Tak, o kaczce. Żegnam.

Trzask — odłożono słuchawkę.

Masz babo placek! A cóż ja mogę tak na poczekaniu o kaczce napisać? Postanowiłem iść do najlepszego źródła, do znanego ornitologa, prof. Wróbelka. Znakomity uczony, zapytany o kaczkę, odchrząknął i wyrzucił jednym tchem:

— Kaczka — anas boscas — ptak, rząd blaszkodziobe. Grzbiet szarobrunatny, głowa zielona. Gnieździ się wśród sitowia i na brzegach wód, żywi się korzeniami, roślinami i drobnymi płazami. Zamieszkuje Europę, Azję, północną Afrykę i pn. Amerykę. Od niej pochodzi nasza kaczka domowa. Anas querquedula — cyranka, mniejsza od kaczki. Anas Crecca — cyrankowce — najmniejsze z...

— Dosyć, dosyć, kochany profesorze, to jest niewątpliwie szalenie ciekawe, ale czuję, że to nie o to chodzi.

Wracając od urażonego moją niecierpliwością uczonego spotkałem Basię, zawołaną gospodynię. Zapytana, co to jest kaczka, spojrzała na mnie podejrzliwie, czy nie kpię z niej przypadkiem i wypaliła:

— Kaczka, ano drób, jak drób. Może być po myśliwsku, może być z jabłkami, może być z farszem... Domowe są tłuściejsze, ale te dzikie mają smaczniejsze mięso, tylko trzeba uważać żeby na ziarnkach śrutu zębów nie połamać. Ale ja i tak wolę indyka — przecięła rozmowę.

Kolega Wiktor, od niedawna „członek rzeczywisty" Klubu Sprawozdawców Lotniczych, strasznie ważny z tego powodu, na moją wzmiankę o kaczce strasznie się oburzył.

— Cóż ty sobie myślisz, kaczki dziennikarskie skończyły się z 1939 rokiem. To tylko przed wojną żerowało się na naiwności ludzkiej i pisało niesprawdzone, przedwczesne, albo kłamliwe wiadomości. Dzisiaj, mój drogi, nie ma już kaczek. Są tylko rzeczowe, uzgodnione, sprawdzone, pewne, poważne i prawdziwe wiadomości z pierwszego źródła!

Odszedłem jak zmyty i chciałem już dać spokój nieszczęsnemu „ptakowi blaszkodziobemu", gdy przypomniał mi się zawołany myśliwy, wujcio Andrzej. Ten nie dał się długo prosić:

— Hm, widzisz, pamiętam jak dwadzieścia lat temu, panie dzieju, poszliśmy na kaczki z twoim, panie dzieju, ojcem. Jesień była, pamiętam, panie dzieju, a my nic, tylko przez błoto, panie dzieju, idziemy, idziemy...

Zrozumiałem, że i od wujaszka nic konkretnego się nie dowiem i zrezygnowany powlokłem się do domu. Siedział tam mój mały kuzynek Jasio. Nie licząc na wynik, ot, tak z przyzwyczajenia, zagadnąłem go o kaczkę. Jasio nieoczekiwanie zrobił mądrą minę. Już się zląkłem, że nastąpi wykład w stylu prof. Wróbelka, gdy Jasio zaczął:

— Kaczka w lotnictwie, to układ samolotu, w którym statecznik poziomy znajduje się z przodu, a płat nośny i silnik z tyłu, uważasz. Wygląda to tak, jakby samolot „tylnym biegiem" leciał. System ten odznacza się bardzo dobrymi właściwościami lotnymi. Znany jest od początku dziejów lotnictwa. Samolot braci Wright był „półkaczką"— miał ster wysokościowy na przodzie, a ster kierunkowy z tyłu. Od tej pory co pewien czas konstruuje się w różnych państwach takie kaczki. Po wojnie jedynym samolotem tego typu jest trzyosobowy silnikowy „Mig" — skonstruowany przez Mikojana i Gurewicza w ZSRR.

W Polsce ostatnio...

— Ooooooo, a skąd ty się taki mądry ostatnio zrobiłeś?

— Ukończyłem w Lidze Lotniczej kurs ogólnolotniczy, a poza tym zawsze uważnie czytam SiM, bo jak się dowiedziałem, w numerze 18 będzie artykuł o polskiej kaczce (!).

Rames

Ludzie nauki przemawiają do Simkarzy

LOTNICZA ISKRA

EDWARD SOBOCIŃSKI, inż.

IV

W chwili otwarcia przerywacza znika nagle prąd niskiego napięcia w uzwojeniu pierwotnym, a więc i wytworzone przezeń pole magnetyczne. Wskutek tego w uzwojeniu wtórnym powstaje nagle bardzo wysoka siła elektromotoryczna, która wzbudza prąd elektryczny, objawiający się na elektrodach świecy jako iskra.

Zapłon bateryjny wyparł niemal całkowicie zapłon iskrownikowy w silnikach samochodowych ze względu na jego taniość. Natomiast w silnikach samolotowych znajduje bardzo małe zastosowanie. Niektóre starsze silniki posiadają mieszany zapłon bateryjno-iskrownikowy.

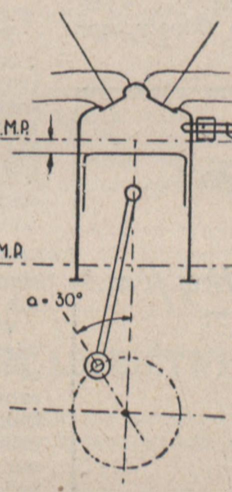
6. Zmiana przedzwrotności zapłonu

Wykres podany na stronie 390 (nr 32 S'M-u) przedstawia w celu uproszczenia teoretyczny przebieg zmiany ciśnienia w zależności od objętości w cylindrze. W praktyce spalenie mieszanki, a więc i wzrost ciśnienia, nie mogą nastąpić natychmiast, lecz wymagają pewnego określonego czasu. Ponieważ zależy nam, aby gazy posiadały największe ciśnienie nim tłok rozpocznie swój suw roboczy, musimy zapalić mieszankę przed dojściem tłoka do GMP. I tu zaczyna się cała historia. Jak wiemy tłok wykona ruch prostolinijny, posuwisty, zwrotny. Wał wykorbiony zaś, połączony z tłokiem przy pomocy korbowodu — ruch obrotowy. Każdorazowe położenie tłoka względem GMP lub DMP można mierzyć w jednostkach liniowych, np. milimetrach, lub lepiej w jednostkach kątowych — stopniach. Otóż położenie tłoka, przy którym następuje zapłon mieszanki, nazywa się szumnie punktem przedzwrotności zapłonu (zapłon następuje przed zwrotem tłoka). Kąt przedzwrotności zapłonu - wynosi w silnikach lotniczych zwykle około 30°.

Mówiliśmy już, że na to, aby mieszanka spaliła się, trzeba pewnego okresu czasu. Stąd konieczność istnienia kąta α. Jeśli jednak silnik będzie posiadał wyższe obroty, wał wykorbiony przebędzie kąt α w ciągu krótszego czasu i mieszanka nie zdąży spalić się nim tłok dojdzie do GMP. Aby to wyrównać, powiększamy przy szybszych obrotach silnika kąt przedzwrotności zapłonu. Jednak zmiana tego kąta odbywa się również ze względu na inne czynniki.

Mieszanka uboga jest to taka mieszanka, w której znajduje się mało cząsteczek rozpylonego paliwa. Mieszanka taka pali się wolniej, wobec tego musimy w wypadku jej stosowania dać też większy kąt przedzwrotności zapłonu. Odwrotnie mieszanka bogata wymaga mniejszego kąta α.

A zatem: szybsze obroty i uboższa mieszanka — większy kąt przedzwrotności.



Rys. 11. Położenie tłoka w GMP (w Górnym Martwym Punkcie)

Gdyby jednak pilot musiał sam zmieniać ten kąt w iskrowniku w zależności od tego, jak szybko leci i jaką daje mieszankę silnikowi, miałby prawdziwe „urwanie głowy". Nowoczesne silniki samolotowe posiadają więc zawsze samoczynną regulację przedzwrotności zapłonu. Regulacja ta odbywa się albo przy pomocy dźwigni związanej z układem gaźnikowym, albo przy pomocy siły odśrodkowej rosnącej z powiększenia ilości obrotów.

7. Zapłon w czasie rozruchu silnika

Dowiedzieliśmy się już poprzednio, że zapłon daje się przy normalnej pracy silnika przed końcem suwu sprężania. To jest możliwe tylko wtedy, gdy silnik jest na pełnym biegu. Bezwładność śmigła, wału korbowego i innych obracających się elementów przezwycięża szybki nawet wzrost ciśnienia w cylindrze na skutek zapalenia się mieszanki przy końcu suwu sprężania. Jeśli jednak dalibyśmy zapłon przed GMP w okresie rozruchu silnika, wał wykorbiony obróciłby się nagle w tym momencie w kierunku przeciwnym, czyli nastąpiłoby tzw. kopnięcie silnika. Jest ono bardzo niebezpieczne zarówno dla obsługi jak i dla samego silnika. Z tego też względu w okresie rozruchu dajemy tzw. późny zapłon, tj. zapłon w chwili, gdy tłok minął GMP i zaczyna swój suw roboczy.

Drugim zagadnieniem, występującym przy rozruchu, jest sprawa otrzymania iskry. Przy wolnych obrotach iskrownik nie jest w stanie wytworzyć napięcia koniecznego do przeskoczenia iskry w świecy. Stosujemy więc dodatkowe urządzenia do wytworzenia silnej iskry w okresie rozruchu. Do tego celu służą: iskrownik rozruchowy, sprzęgło zrywkowe lub cewka zapłonowa.

Iskrowniki rozruchowe nie są związane z wałem silnika, a więc nie zależą od jego obrotów. Napędzane są albo ręcznie, albo przez rozrusznik. Sprzęgło zrywkowe stosowane jest tylko w silnikach małych, zapuszczanych ręcznie. Umieszczone jest ono między właściwym iskrownikiem a jego napędem. Zasada jego działania polega na naciągnięciu przez silną sprężynę wałka połączonego z wałkiem iskrownika i nagłym jego zwolnieniu. Wskutek nagromadzonej energii wirnik zaczyna się szybko obracać dając od razu dobrą iskrę na świecy. Cewka zapłonowa może być stosowana tylko przy silniku posiadającym akumulator (do uruchomienia rozrusznika), a więc przy silniku większym. Działanie jej jest podobne do działania zapłonu bateryjnego.

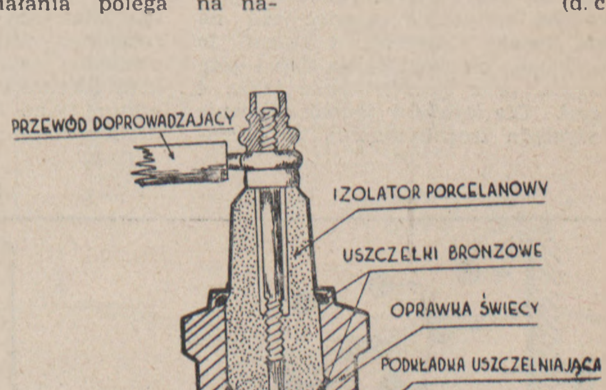
8. Świece i przewody doprowadzające

Świece służą bezpośrednio do wytwarzania iskry, zapalającej sprężoną mieszankę.

W środku świecy znajduje się elektroda odizolowana od korpusu specjalnym izolatorem. Do elektrody tej doprowadzony jest prąd wysokiego napięcia z rozdzielacza. Z elektrody głównej iskra przeskakuje na elektrodę połączoną z korpusem świecy, czyli krótko mówiąc z masą silnika. Dla zapewnienia lepszego działania robi się często świece posiadające kilka elektrod bocznych.

Szczelina powietrzna między elektrodami wynosi od 0,25 do 0,5 mm. W zależności od wielkości tej szczeliny oraz od ciśnienia i temperatury panującej w cylindrze prąd wtórny musi mieć różne napięcie. Im większa szczelina i ciśnienie a niższa temperatura, tym napięcie winno być większe. Napięcie na świecy waha się w silnikach lotniczych od 5 do 20 tys. woltów.

(d. c. n.)



Rys. 12. Przekrój świecy

ZWICHRZENIE SKRZYDŁA — ALE JAK?

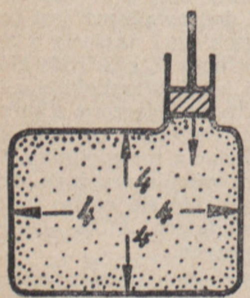
JAN STASZEK, inż.

Wielu modelarzy słyszało o zwichrzeniu geometrycznym i aerodynamicznym skrzydła, jednak na pewno bardzo niewielka część rozumie potrzebę zwichrzania i jego celowość. Tymczasem sprawa nie jest wcale tak bardzo trudna do zrozumienia i przy odrobinie dobrych chęci każdy może zapcznać się z nią i nauczyć racjonalnego stosowania. Nie jest bowiem sztuką stosować zwichrzenie na chybił - trafił tylko dlatego, że ktoś tam kiedyś także skręcenie skrzydła zastosował i uzyskał przy tej okazji dobre wyniki.

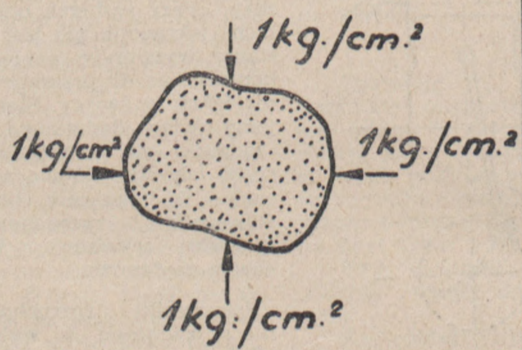
Aby zrozumieć celowość stosowania zwichrzenia, musimy przypomnieć sobie sposób powstawania siły nośnej na skrzydle oraz związane z nią zmiany oporu.

Jak wiemy już z prawa Bernoulli'ego, suma ciśnienia statycznego p, ciśnienia dynamicznego q oraz ciśnienia wysokości h jest wielkością stałą. Wyraża się to po prostu równaniem

$$p + q + h = \text{const}$$



Rys. 1



Rys. 2

Ciśnienie statyczne p mierzone w kg/cm² jest ciśnieniem, jakie można zaobserwować np. w cieczy, zamkniętej w naczyniu i ściskanej przy pomocy tłoczka. Prawo Pascal'a mówi nam, że ciśnienie to w stanie spoczynku rozchodzi się we wszystkich kierunkach z jednakowym natężeniem, a więc jeśli na jedną ściankę ciśnie np.: 4 kg/cm², to i na drugą, jak również na dno i górę naczynia oraz tłoczek ciśnie także 4 kg/cm². Dla lotników jednak ciśnienie to wygląda trochę inaczej, bo przedstawia ono nacisk powietrza na znajdujące się w nim ciało, które jest wobec tego ściskane ze wszystkich stron jednakową siłą 1 kg/cm² (rys. 1 i 2).

Ciśnienie dynamiczne jest niczym innym, jak siłą, jaka się pojawiła przy uderzeniu np. grochu rzuconego na ścianę. Podczas owego rzucania zużywamy pewną ilość pracy na nadanie ziarenkom grochu prędkości, z którą one z kolei bombardują ścianę. To wyładowanie energii rozpędu (kinetycznej) przy uderzaniu o ścianę ujawnia nam się w postaci ciśnienia dynamicznego.

Powietrze w ruchu możemy również traktować jako pewną ilość oddzielnych cząsteczek, posiadających energię kinetyczną, a zatem wywierających ciśnienie dynamiczne. Różnica zasadnicza, istniejąca pomiędzy tymi dwoma rodzajami ciśnień, polega na tym, że ciśnienie statyczne działa we wszystkich kierunkach, zaś ciśnienie dynamiczne tylko w kierunku równoległym do kierunku ruchu. Ciśnienie to jest zależne od kwadratu prędkości poruszania się i oczywiście od ciężaru poszczególnych ziarenek grochu, a w naszym wypadku od gęstości powietrza wg równania: $q = \frac{\rho v^2}{2}$

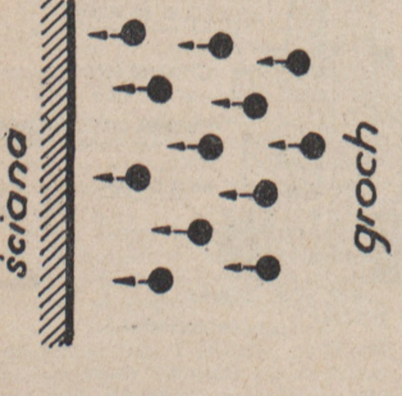
gdzie q — ciśnienie dynamiczne, v — — prędkość, zaś $\rho = \frac{1}{8}$ — gęstość powietrza.

Trzecim rodzajem ciśnienia jest ciśnienie wysokości, które najłatwiej jest zrozumieć. Oznacza ono pośrednio wysokość słupa cieczy czy też gazu, jaki naciska na ciało. Oczywiście im niższy jest słup powietrza tym mniejsze jest ciśnienie wysokości. Wielkość tego ciśnienia zależy również od ciężaru właściwego cieczy lub gazu, wg równania $h = \gamma \cdot z$, gdzie z — wysokość słupa, zaś γ — ciężar właściwy cieczy lub gazu (rys. 3 i 4).

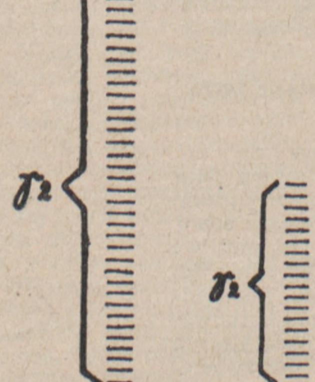
Wobec tego, że wysokość słupa powietrza jest bardzo duża (praktycznie ca' 10 000 m) w porównaniu z wymiarami modelu czy samolotu, kilka lub kilkadziesiąt metrów, więc i zmiany ciśnienia procentowo są niewielkie i wobec tego nie będziemy się bliżej tym rodzajem ciśnienia zajmować.

Wobec ostatniego wniosku równanie Bernoulli'ego uprości się do postaci p + q = const. Równanie to oznacza ni mniej ni więcej tylko bardzo przyjemną zasadę, że wtedy gdy prędkość powietrza rośnie, to ciśnienie statyczne maleje i na odwrót, ponieważ suma tych obydwu czynników musi równać się zawsze tej samej liczbie. Zupełnie tak samo, jak byśmy zdejmowali z jednej szalki wagi ciężarek i kładli go zaraz na drugą — dziwiąc się przy tym, że ich ilość całkowita nie uległa zmianie. (c. d. n.)

Rys. 3



Rys. 4



Oddział Lotniczy „SP" donosi

Ponieważ do Komendy Głównej napływa duża ilość listów z różnymi zapytaniami, uprzejmie prosimy o zamieszczenie w czasopismach lotniczych komunikatu następującej treści:

„Komenda Główna Powszechnej Organizacji „Służba Polsce" Oddział Lotniczy komunikuje, że o wszelkie informacje w sprawie szkolenia lotniczego młodzieży żeńskiej i męskiej należy zwracać się do Wydziału Wyszk. właściwych Komend Wojewódzkich PO „Służba Polsce".

Oddział Lotniczy
PO „Służba Polsce"

POCZTA LOTNICZA

Kolega **A. Jarząbek z Wołomina** postawił redakcji poważny zarzut, że SiM stał się mniej ciekawy, ponieważ przynosi mniej reportaży i opisów. Zarzut jest istotnie poważny, ale... czy został głębiej przemyślany? Czy naprawdę tak jest, jak pisze kolega Jarząbek?

Przystępując do obrony, pytam: o jakie opisy chodzi koledze Jarząbkowi? Łatwo jest powiedzieć: brak opisów, lecz trudniej zapewne byłoby określić ściśle co się ma na myśli, prawda? Stwierdzam krótko: od stycznia br. drukowanych było na łamach SiM-u 20 reportaży — ze szkół lotniczych, z szybowisk, modelarni, kursów, próbnych lotów itp. Opisów nie wyliczam, gdyż nie wiem, czy Kol. J. chodzi o opisy techniczne (np. silniczka), czy też o coś innego (np. opisy lotów, pracy w warsztatach, opisy życia na kursach czy w szkołach itp.).

Czyż mało pisaliśmy o pracy polskiego przemysłu lotniczego, polskich konstruktorów i robotników lotnictwa? A wszystkie Szpaki, Żaki, Junaki i Zuchy — czyż nie spotykał ich Kolega często na łamach SiM-u? A więc — opisów nie brakło, zarzut jest bezpodstawny.

Ten sam kolega J. porusza w swoim i kolegów imieniu drugą sprawę, niezmiernie charakterystyczną i tyleż... niezrozumiałą. Czytam: „Dyrekcja szkoły, która najpierw pozwoliła na założenie koła Ligi Lotniczej, cofnęła swe pozwolenie w chwili, gdy mieliśmy zwołać zebranie organizacyjne. Prosimy o radę i pomoc w tej sprawie".

Radzę Kolegom zwrócić się w tej sprawie do Warszawskiego Okręgu Ligi Lotniczej, Warszawa, ul. Nowogrodzka 49, z prośbą o interwencję w Dyrekcji szkoły. Sprawa powinna być postawiona jasno i wyraźnie, bez żadnych niedomówień. Napiszcie do nas o wyniku starań.

Żądany adres nowopowstałego Obwodu LL w Radzyminie, o który prosi Kol. **Jerzy Lewiński z Białegostoku**, brzmi: Obwód Ligi Lotniczej, Radzymin, Starostwo.

A teraz głos ma **„Ciekawy Janek" z Lublina**. Pisze on w ten sposób: „Od dłuższego czasu widzę w SiM-ie całe szeregi jakichś tajemniczych cyfr, z czego nic nie mogę zrozumieć. Ponieważ czuję, że dłużej już nie wytrzymam nerwowo, proszę bardzo o wyjaśnienie, co to znaczy".

Wyjaśniam „Ciekawemu Jankowi" i innym (na pewno nie mniej ciekawym), że każdy będzie mógł łatwo odszyfrować tajemnicze cyferki, jeśli... stanie się prenumeratorem SiM-u. Otrzyma wtedy wraz z numerem SiM-u klucz do rozwiązania szyfru. Proszę się nie dziwić, ale prenumeratorzy — to specjalny rodzaj simkarzy, bardzo oddany swemu pismu. Z nimi porozumiewamy się w sposób specjalny, dla odróżnienia.

Kolego **St. Grzesikiewicz z Jasienka, pow. Wałcz**, uwaga! Przed chwilą zasięgnąłem języka w Komendzie Głównej P. O. „Służba Polsce" i okazało się, że szkolenie junaków do III stopnia wyszkolenia szybowcowego rozpoczyna się już w tych dniach, bezpośrednio po świętach.

Trójce Czytelników: **Marianowi Stachowiakowi ze Stargardu, „Rysiowi — 25" z Kościana i Henrykowi Szablickiemu z Klimontowa Sand.** polecam dokładne przeczytanie artykułu pt. „Szkoły Lotnicze przyjmują kandydatów" w SiM-ie Nr 14 z br. Znajdą tam cenne informacje o przyjęciach do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa oraz Technicznej Szkoły Lotnictwa.

Spieszę teraz pocieszyć Kol. **Tadeusza Wilgosa z Morąga**, że w TSL nie uchodzi za zbyt wielką zbrodnię — noszenie okularów. Przyszły technik lotniczy równie dobrze może pracować w okularach jak i bez.

Na koniec — odpowiedź Kol. **Juliuszowi Schmidtowi z Jasienia**: w Wydziale Propagandy Zarządu Głównego LL w Warszawie, ul. Nowogrodzka 49, możecie otrzymać Statut Ligi Lotniczej oraz wszelkie instrukcje. **ZAR.**

CO SŁYCHAĆ W MAŁYM LOTNICTWIE?

Dział konstrukcji modelarskich staje się coraz bardziej popularny. Otrzymujemy dużo listów z zapytaniami — co będzie w następnym numerze?

Tym niecierpliwym można odpowiedzieć, że plany modeli nadsyłane są do redakcji dość nieregularnie i jeszcze nie od wszystkich modelarzy. Mamy jednak nadzieję, że będzie ich coraz więcej na stronach SiM-u.

Dzisiaj przedstawiamy „Kaczkę" i model na uwięzi.

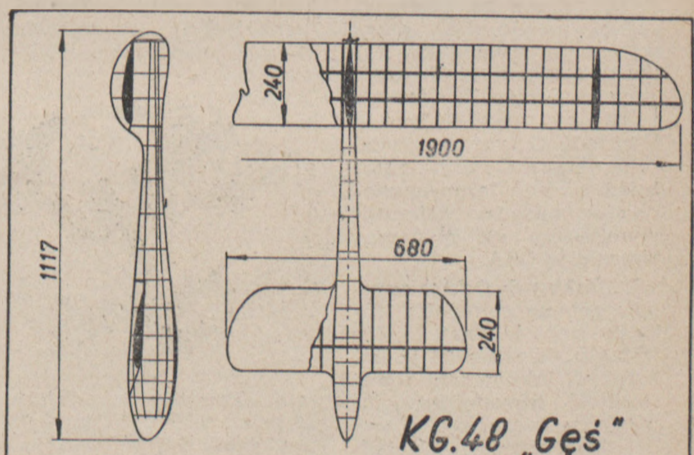
SZYBOWIEC TYPU „KACZKA"

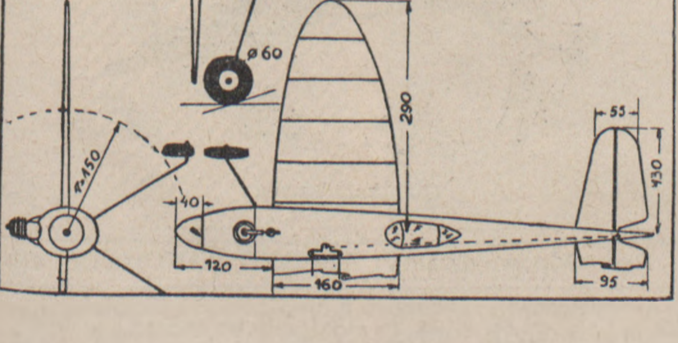
KG-48 „Gęś", konstr. Eugeniusz Janeczek — Chrzanów

Szybowiec — „Kaczka" brał udział w XIII Ogólnopolskich Zawodach Modelarskich w Katowicach, wykonując poprawne loty. Dane modelu: powierzchnia skrzydła — 45 dcm^2; powierzchnia statecznika poziomego — 15 dcm^2; wydłużenie skrzydła — 8; ciężar — 720 g; obciążenie jednostkowe — 12 g/dcm^2. Powierzchnia maksymalna przekroju kadłuba — 70 cm^2. Profil skrzydła Gö-595, kąt zaklinowania 0°; profil statecznika — Clark Y, kąt zaklinowania + 3°.

Model wyposażony w automatyczne sterowanie, działające po odczepieniu się z holu.

Konstrukcja modelu wykonana całkowicie z materiałów krajowych.





MODEL SILNIKOWY NA UWIĘZI

konstr. Teodor Karaban — Poznań

Model na uwięzi, wykonany całkowicie z drzewa topolowego. Kadłub drążony do 2 mm grubości ścianek. Skrzydła i stateczniki pełne. Profil cienki, własny. Silnik krajowy typu „Gado-5". Ciężar modelu — 730 g. Główne wymiary podano na rysunku.

w skrócie

Z historii LOTNICTWA

PWS-20. W dniu 12 marca 1929 r. pierwszy polski samolot komunikacyjny wykonał lot fabryczny.

Pierwszą nagrodą lotniczą, zdobytą przez Polaków, był puchar wręczony inż. Warchałowskiemu na zawodach w Wiedniu za 15-minutowy lot bez pasażera oraz 5-minutowy lot z pasażerem na samolocie typu Farman. Było to 25 lutego 1910 roku.

ZSRR

Grono pilotów radzieckiego lotnictwa cywilnego mające za sobą przebyte w powietrzu 1 milion kilometrów, powiększyło się ostatnio o dwie kobiety-lotniczki: Walentynę Stojanowską i Eugenię Łemieszonok.

Rekordy balonowe na wysokość, to domena lotników radzieckich. Na dziewięć notowanych rekordów zależnych od rozmiarów powłoki balonowej — 6 należy do ZSRR. Z pozostałych jeden ma Polska (Z. Burzyński na balonie „Warszawa" — 10 853 m).

Pierwsze zasady działania napędu odrzutowego zostały naukowo opracowane przez rosyjskiego uczonego Ciołkowskiego na 10 lat przed wynalazcą francuskim Esnault- Peletrie, 16 lat przed Amerykaninem Goddardem i 20 lat przed Niemcem Obertem. O tym zapomniał Amerykanin G. Cim—autor książki popularno-naukowej o napędzie odrzutowym, która się niedawno ukazała w USA.

Z Moskwy do Odessy przewieziono na samolocie kilka tysięcy kurcząt, które wylęgły się przed 24 godzinami w inkubatorni tomilińskiej. Również samolotami przewieziono z Gruzji do Tadżykistanu, Uzbekistanu i Turkmenii tysiące drzewek cytrynowych i eukaliptusowych.

CZECHOSŁOWACJA

„Letectvi" w numerze 6 z br. podaje, że w tegorocznych zawodach szybowcowych na Żarze w czerwcu ekipa czechosłowacka składać się będzie z 6 zawodników na 6 szybowcach oraz licznej obsługi technicznej.

Dwu pilotów ze „złotym D" posiada szybownictwo Czechosłowacji, czyli o jednego mniej niż szybownictwo Polski. Pilotami tymi są: Karel Dlauhy i Jirzi Szebesta, znany naszym wyczynowcom ze swego uczestnictwa w VII Krajowych Zawodach Szybowcowych w czerwcu ub. roku. Godny podkreślenia jest fakt, iż obaj piloci nauczyli się latać już po wojnie. Dlouhy jest inżynierem - konstruktorem w fabryce samolotów AERO, Szebesta zaś studentem chemii. Obydwaj do swych „złotych" lotów startowali z lotniska w Kralupach nad Wełtawą (30 km od Pragi).

BELGIA

Zawody o Puchar Gordon-Benneta odbędą się w tym roku w Brukselli. Do konkursu zostaną dopuszczone balony o objętości 900 m³, napełnione wodo-



rem. Przypomnieć należy, że przed wojną Polska była trzykrotnym zwycięzcą zawodów o Puchar Gordon-Benneta, zdobywając puchar na własność.

FRANCJA

Charles Tillon, były francuski minister lotnictwa, oświadczył na debacie w Zgromadzeniu Narodowym, że rząd w systematyczny sposób sabotuje francuski przemysł lotniczy. W dniu tym, wskutek zgodnej postawy Zgromadzenia Narodowego i Rady Republiki odwołano zawieszenie produkcji francuskich samolotów transportowych typu „Cormoran".

Państwowe zakłady lotnicze SNECM w Billancourt, Francja, są terenem manifestacji protestacyjnych. Pracownicy zakładów nie chcą dopuścić do likwidacji przemysłu lotniczego.

ANGLIA

Strajk w zakładach lotniczych „De Havilland", o czym donosiliśmy uprzednio,



objął dodatkowo 1 500 robotników tego koncernu w Portsmouth.

U. S. A.

Zbrodniarz wojenny, hitlerowski lotnik Otto Skorzeny zwolniony został przez Amerykanów z obozu dla internowanych w Niemczech. Przewieziono go do Stanów Zjednoczonych, gdzie... przystąpił do szkolenia amerykańskich lotników wojskowych. Tak postępują „demokratyczni" Amerykanie.

CO CZYTAĆ?

A. IWICZ — „Nad Czarnym Morzem". Z rosyjskiego tłumaczyła Z. Łempicka. Wyd. S. Arct — Warszawa, 1949, str. 134, cena 400 zł, nakład 4.400 egz.

„...pięć metrów już tylko dzieli go od wroga... Iwanow nisko pochylił się w kabinie. Ostatni zryw. Obliczył tak, by tylko sam koniec śmigła uderzył w ogon Heinkla. Obliczenie było prawidłowe... gwałtowny wstrząs... szybkie sprawdzenie... stery działają! Heinkel koziołkując rozrywa się w powietrzu i wali się na ziemię..."

Tak, to był taran, straszna broń radzieckich lotników bojowych. Prosta, lecz jakże bohaterska historia: młody pilot myśliwski Iwanow, broniąc oblężonego Sewastopola, po wystrzeleniu ostatniego naboju z taśmy — rzuca się na niemiecki bombowiec i strąca go uderzeniem własnego śmigła.

Fragmentów takich książka Iwicza zawiera wiele. Jest to wspaniały przez swą prostotę opis walk radzieckich myśliwców o Krym i Kaukaz. Autor przemawia wprost do duszy czytelnika, malując mu w pełnych napięcia fragmentach obraz prawdziwego bohaterstwa i poświęcenia ludzi Kraju Radzieckiego.

Brak fanfaronady i ozdobnych, gładkich słów, brak typowego dla innych autorów hurrapatriotyzmu lotniczego — to jedyne „braki" tej książki. Braki — bardzo zaszczytne i wyróżniające książkę Iwicza od innych książek o tej tematyce.

Tłumaczenie nieco szwankuje, jeśli chodzi o podawanie terminów fachowych oraz częściowo styl.

J. Z.



Oblatanie kaczki

Na zdjęciu na okładce:

SZYBOWIEC TYPU 33 13 17 66 37 12 67 29 50 70 (5) 66 ZOSTAŁ JUŻ OBLATANY. DANE: 16 29 26 69 12 47 68 59 70 34 46 17 30 26 66 (185) 34 27 69 SZYBKOŚĆ NA HOLU (239) 37 36 67 27 46 21 63 67 19 46 51 33 44 39 15 39 43 53 18 69 (20) SZYBKOŚĆ PRZELOTOWA (75) 37 36 67 27 46 21 63 67 49 66 66 14 34 45 55 20 66 35 15 20 47 56 13 39 30 16 66 (55) KM/GODZ.

Red. Naczelny: JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr   Red. Odpowiedzialny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn., Warszawa.

Nr 698 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194   Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-73772

Cena zł 15